REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana – Fahafahana – Fandrosoana

MINISTERE DES TRANSPORTS

DECRET N° 2008-189 portant réglementation de la navigabilité des aéronefs

LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la Constitution,
Vu la Loi du 14 avril 1962 portant adhésion de Madagascar à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Vu la Loi n° 2004-027 du 09 septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile ;
Vu le Décret n° 99-821 du 20 octobre 1999 modifié par le Décret n°2003-790 du 15 juillet 2003 fixant les statuts de l'Aviation Civile de Madagascar (ACM) ;
Vu le Décret n° 2007-022 du 20 janvier 2007 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
Vu le Décret n° 2007-926 du 27 octobre 2007 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le Décret n° 2007-987 du 19 novembre 2007 fixant les attributions du Ministre des Transports ainsi que l'organisation générale de son Ministère ;
Vu le Décret n° 2008-187 du 15 Février 2008 portant organisation de l'Administration de l'aviation civile et fixant les attributions des structures qui la composent ;

Sur proposition du Ministre des Transports ;
En conseil du Gouvernement,

D E C R E T E :

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE PREMIER : TERMINOLOGIE

Article D3.1.1-1 Définitions

1. Pour l'application du présent décret, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

1) **Aérodyne** : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

2) **Aéronef** : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

3) **Aéronef (ou élément d'aéronef) prototype** : premier type d'aéronef (ou élément d'aéronef) pour lequel la vérification est sollicitée.

4) **Aéronef (ou élément d'aéronef) de série** : tout aéronef (ou élément d'aéronef) identique, dans ses parties soumises à vérification, à un aéronef prototype ou n'en différant que par des modifications qui doivent avoir été approuvées par les Services compétents.

5) **Aéronef spécial** : aéronef ne rentrant dans aucune des 3 définitions précédentes.

6) **Aérostat** : tout aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

7) **A l'épreuve du feu** : capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

8) **Altitude pression** : pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

9) **Approuvé** : accepté par un Etat comme convenant à une fin particulière

10) **atmosphère type** : atmosphère définie comme suit :

    a) l'air est un gaz parfait sec ;

    b) ses constantes physiques sont les suivantes :

        i) masse molaire moyenne au niveau de la mer : Mo = 28,96442.10-3 kg/mol ;
        ii) masse molaire moyenne au niveau de la mer : Mo = 28,96442.10-3 kg/mol ;
        iii) pression atmosphérique au niveau de la mer : P_o = 1013,25 hPa ;
        iv) température au niveau de la mer : t_o = 15°Celsius ;
        v) masse volumique au niveau de la mer : ρ_0 = 1.225 kg/m3 ;
        vi) température de fusion de la glace : T = 273,15 °K (Kelvin) ;
        !vii) constante universelle des gaz parfaits : R = 8.31432 J/mol/°K ;

    c) Les gradients de température par kilomètre géo potentiel standard sont :

        i) -6,5 °K /km de -5, à 11, km ;
        ii) 0.0 °K/km de 11 à 20 km ;
        iii) +1 °K/km de 20 à 32 km ;
        iv) + 2.8 °K/km de 32 à 47 km ;
        v) 0.0 °K/km de 47 à 51 km ;
        vi) -2.8 °K/km de 51à 71 km ;
        vii) -2 °K/km de 71 à 80 km.

11) **Autogire** : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.

12) **Autorité de l'aviation civile** : l'Aviation Civile de Madagascar qui est l'organisme doté d'une autonomie financière et de gestion, chargé de l'élaboration, la mise en œuvre et la surveillance de l'application de la réglementation de l'aviation civile.

13) **Avion** : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

14) **Ballon** : aérostat non entraîné par un organe moteur.

15) **Catégorie A (pour les avions)** : appareil multi moteur (i) intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système, spécifiées dans l'Annexe 8 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Partie IV B), et (ii) capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.

16) **Catégorie B (pour les hélicoptères)** : appareil monomoteur ou multi moteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A ; il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B pourra poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.

17) **Certificat de navigabilité normal ou individuel** : c'est un document par lequel, l'Autorité de l'aviation civile autorise l'utilisation d'un aéronef civil pour la circulation aérienne, s'il est conforme à son certificat de navigabilité de type et inspecté en état de navigabilité pour une exploitation sûre.

18) **Certificat de navigabilité pour exportation** : c'est un document délivré par l'Autorité de l'aviation civile à un aéronef destiné à être exporté ou exporté, certifiant que si l'aéronef restait immatriculé dans l'Etat, il obtiendrait son certificat de navigabilité normal. Ce document ne permet pas la circulation aérienne.

19) **Certificat de navigabilité de type** : document délivré par un Etat pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet Etat.

20) **Charges limites** : charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.

21) **Charge ultime** : charge limite, multipliée par le coefficient de sécurité approprié.

22) **Coefficient de sécurité** : coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.

23) **Conditions d'utilisation prévues** : conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte ; ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol ; les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

    - les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
    - les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.

24) **Configuration** (d'un avion) : combinaisons particulières des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, … etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.

25) **Contrôle** : examen d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour vérifier sa conformité avec une norme approuvée.

26) **Dirigeable** : aérostat entraîné par un organe moteur.

27) **Dirigeant Responsable** : le dirigeant d'un organisme donné qui détient l'autorité pour garantir que la totalité de l'entretien exigé par l'exploitant de l'aéronef ainsi que les moyens permettant la réalisation des activités du système peuvent être financés et effectués suivant les normes requises par la réglementation en vigueur.

28) **Documents de bord des aéronefs** : ce sont les documents qui doivent se trouver à bord suivant le cas, à jour et valides :

a) manuel de vol approuvé par l'Autorité de certification et validé par l'Autorité de l'aviation civile ;
b) certificat de navigabilité associé à la fiche de pesée valide ;
c) certificat d'immatriculation ;
d) éventuellement, certificat de limitations de nuisance ;
e) licences appropriées de chaque membre d'équipage ;
f) licence de station d'aéronef ;
g) carnet de route ou document équivalent ;
h) si l'aéronef transporte des passagers, la liste de leurs noms et leurs lieux d'embarquement et de destination ;
i) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

29) **Dommage provenant d'une source discrète** : dommage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.

30) **Donnée de maintenance** : toute information nécessaire pour assurer que l'aéronef ou l'élément d'aéronef peut être maintenu dans un état tel que la navigabilité de l'aéronef et, ou le bon fonctionnement des éléments opérationnels et de secours, suivant le cas, soient assurés.

31) **Entretien en base** : l'entretien en base, quelquefois appelé entretien lourd, désigne les visites d'entretien programmées à effectuer suivant le programme ou le manuel d'entretien approuvé.

32) **Entretien en ligne** : l'entretien en ligne, quelquefois appelé entretien léger, désigne les visites non programmées à effectuer y compris le dépannage à la base principale ou en escale et généralement la mise en œuvre des visites « pré vol, transites, journalières, hebdomadaires ».

33) **Etat de conception** : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

34) **Etat de construction** : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

35) **Etat d'immatriculation** : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

36) **Exploitant** : personne physique, organisme ou entreprise qui se livre à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs pour le transport privé ou le transport public commercial de passagers ou de marchandises.

37) **Facteur de charge** : rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.

38) **Giravion** : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

39) **Groupe auxiliaire de puissance** : groupe de puissance autonome, à bord d'un aéronef, qui alimente des équipements de bord en énergie électrique ou en air comprimé au cours des opérations au sol.

40) **Groupe motopropulseur** : groupe constitué par un ou plusieurs moteurs avec les accessoires et dont l'ensemble est nécessaire pour produire une poussée, indépendamment du fonctionnement de tout autre groupe motopropulseur ; le groupe ne comprend pas les dispositifs destinés à fournir une poussée temporaire de courte durée.

41) **Groupe(s) motopropulseur(s) le(s) plus défavorable(s)** : Groupe(s) motopropulseur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.

42) **Habilitation d'approbation pour la remise en service (APRS)** : autorisation délivrée au personnel habilité par l'organisme de maintenance agrée à prononcer l'APRS.

43) **Hélicoptère** : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

44) **Hélicoptère de classe de performances 1** : hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.

45) **Hélicoptère de classe de performances 2** : hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

46) **Hélicoptère de classe de performances 3** : hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.

47) **Justification satisfaisante** : ensemble de documents ou d'activités qu'un Etat accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement.

48) **Maintenance** : exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef ; il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

49) **Maintien de navigabilité** : tous les processus destinés à veiller à ce qu'à tout moment de son utilisation, l'aéronef respecte les exigences de navigabilité en vigueur et soit en état d'être exploité de manière sûre.

50) **Manuel des spécifications de l'organisme de maintenance (MOE)** : manuel de l'organisme de maintenance d'aéronefs approuvé par l'Autorité de l'aviation civile contenant les informations décrivant la manière dont un organisme de maintenance d'aéronefs doit respecter les dispositions générales du Titre 4 du présent décret et qui précise notamment la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

51) **Modification** : signifie un changement, qui peut être classé majeur ou mineur, apporté à un aéronef ou à un élément d'aéronef en conformité avec une norme approuvée, et qui doit faire l'objet d'un dossier de modifications nécessitant l'approbation ou l'identification, selon le cas des services officiels ou des services compétents pour vérification supplémentaire au maintien du certificat de navigabilité.

52) **Moteur** : appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef ; il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice (le cas échéant).

53) **Moto planeur** : avion motorisé disposant d'une puissance motrice qui lui permet de rester en vol en palier mais non de décoller par ses propres moyens.

54) **Performances humaines** : capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

55) **Permis de vol** : c'est un document délivré par l'Autorité de l'aviation civile à un aéronef ayant précédemment reçu son certificat de navigabilité normal dans les cas suivants :

a) effectuer un vol de contrôle en vue du renouvellement de la validité De son certificat de navigabilité ;
b) permettre à un aéronef endommagé mais apte à effectuer un vol en toute sécurité de rejoindre une base où les réparations peuvent être effectuées pour sa remise en état ;
c) permettre à un aéronef de faire un convoyage technique hors du territoire ; ou
d) toutes autres conditions qui ne permettent pas la délivrance d'un certificat de navigabilité normal.

56) **Personnel habilité à prononcer l'APRS** : personnel autorisé par un organisme de maintenance agrée à prononcer l'approbation pour la remise en service d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef suivant une procédure acceptée par l'Autorité de l'aviation civile.

57) **Planeur** : aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

58) **Principes des facteurs humains** : principes (i) qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et (ii) qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes, par une prise en compte appropriée des performances humaines.

59) **Règlement applicable de navigabilité** : règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un Etat pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

60) **Renseignements obligatoires de navigabilité** : renseignements d'application générale estimés nécessaires par l'Etat de conception d'un aéronef pour le maintien de l'aéronef en état de navigabilité et la sécurité de son utilisation.

61) **Réparation** : remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité défini par le règlement applicable de navigabilité.

62) **Révision générale** : remise en état de bon fonctionnement complet d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef par vérifications et remplacements conformément à une norme approuvée pour prolonger sa durée d'utilisation en exploitation.

63) **Services officiels** : Services techniques concernés de l'Autorité de l'aviation civile.

64) **Services compétents** : Services officiels ou Services techniques extérieurs à l'Autorité de l'aviation civile, mais habilités par celle-ci pour intervenir.

65) **Ultraléger motorisé (ULM)** : sont qualifiés d'ultralégers motorisés, ci-après appelés ULM, les aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés qui peuvent être de classe 1 dite para moteur, classe 2 dite pendulaire, classe 3 dite multiaxe, classe 4 dite autogire ultraléger.

66) **Validation d'un certificat de navigabilité** : mesure prise par un Etat lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre Etat la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

67) **Visite pré vol** : inspection obligatoire effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré.

CHAPITRE 2 : REGLES GENERALES

Article D3.1.2-1 Objet

1. En application de la Loi n°2004-027 du 9 septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile, le présent décret prescrit les normes techniques de référence relatives à la navigabilité des aéronefs à Madagascar.

Article D3.1.2-2 Domaine d'application

1. Les dispositions du présent décret sont applicables aux aéronefs inscrits sur le registre aéronautique national et aux vols effectués par ces aéronefs.

2. Elles sont également applicables aux aéronefs immatriculés à l'étranger et loués ou affrétés à un exploitant malagasy lorsqu'une entente à cet effet est en vigueur entre l'État d'immatriculation et Madagascar**,** ainsi qu'aux vols effectués par ces aéronefs.

TITRE 2 : PRODUITS AERONAUTIQUES

CHAPITRE PREMIER : LES CARACTERISTIQUES DE NAVIGABILITE

Article D3.2.1-1 Spécifications de navigabilité

1. Les spécifications de navigabilité sont celles de l'Annexe 8 à la Convention relative à l'aviation internationale. Elles peuvent être complétées par des spécifications nationales fixées par Décision de l'Autorité de l'Aviation civile.

Article D3.2.1-2 Types de produit

1. Les produits concernés sont distingués comme suit : les avions lourds, les hélicoptères, les avions légers, les moteurs et les hélices.

Article D3.2.1-3 Domaines de spécification pour chaque type de produit

1. Pour chaque type de produits, les spécifications concernent, comme applicable, les domaines suivants :

1) Généralités ;
2) Vol ;
3) Structures ;
4) Conception et construction ;
5) Groupes motopropulseurs ;
6) Hélices ;
7) Ensembles rotor, transmission et Installation motrice ;
8) Instruments, systèmes et équipement ;
9) Circuits électriques ;
10) Limites d'emploi et informations à fournir aux utilisateurs ;
11) Logiciels systèmes ;
12) Résistance à l'écrasement et sécurité dans la cabine ;
13) Essais et inspection ;
14) Maintien de la navigabilité – maintenance ;
15) Environnement opérationnel et facteurs humains ;
16) Sûreté.

CHAPITRE 2 : PRODUITS AÉRONAUTIQUES

Article D3.2.2-1 Obligations du concepteur

1. Le concepteur doit présenter à l'Autorité de l'aviation civile un dossier technique, comprenant tous dessins, spécifications, rapports et documents justificatifs nécessaires pour définir la conception de l'aéronef et montrer qu'il est conforme aux prescriptions de conception du règlement applicable.

Article D3.2.2-2 Approbation de dossier technique

1. Ce dossier technique est à approuver par l'Autorité de l'aviation civile. L'Autorité de l'aviation civile refuse l'approbation du dossier technique, si elle sait ou si elle présume que l'aéronef présente des caractéristiques dangereuses que le règlement n'écarte pas expressément.

Article D3.2.2-3 Obligations de l'Autorité de l'Aviation civile

1. L'Autorité de l'aviation civile peut soumettre l'aéronef à toutes inspections et à tous essais au sol et en vol pour les besoins de la sécurité.

Article D3.2.2-4 Conditions de délivrance d'approbation technique

1. L'Autorité de l'aviation civile délivre une approbation technique pour une modification, une réparation ou une pièce de rechange sur la base d'une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme au règlement de navigabilité applicable.

Article D3.2.2-5 Procédure d'approbation technique

1. L'approbation technique du type d'aéronef se fait par la délivrance d'un certificat de type définissant la conception, sur réception de la justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

Article D3.2.2-6 Conformité de l'aéronef au dossier technique approuvé

1. Tout aéronef, y compris les pièces fabriquées en sous-traitance, doit être conforme au dossier technique approuvé.

Article D3.2.2-7 Exécution de la production aéronautique

1. La production de tout aéronef et des pièces détachées doit être exécutée de façon contrôlée, notamment par un système qualité, de manière à ce que la construction et l'assemblage soient satisfaisants.

Article D3.2.2-8 Garantie de traçabilité

1. Les dossiers doivent être tenus de manière à garantir la traçabilité.

Article D3.2.2-9 Industrie malagasy de construction aéronautique

1. Les règles relatives à la certification de type d'aéronefs neufs, à l'approbation de nouveaux modèles d'aéronefs et à l'homologation d'organismes de conception ou de construction sont établies lorsque Madagascar est pourvu d'organisme de construction aéronautique.

2. Cet article est réservé jusqu'à réception d'une demande de certification de type, de certificat de production ou autre approbation par un organisme malagasy de construction aéronautique.

Article D3.2.2-10 Bibliothèques et dossiers techniques

1. L'Autorité de l'aviation civile doit être dotée d'une bibliothèque technique dont l'accès doit être facilité pour le personnel. Elle doit être détentrice des documentations techniques des aéronefs qu'elle a en charge de surveiller. Cette documentation permet au personnel de se tenir au courant des pratiques de maintenance et de révision ainsi que des règlements des Etats de conception.

3. A cette bibliothèque doivent s'ajouter les dossiers techniques de tous les aéronefs évoluant à Madagascar. Les dossiers doivent être constitués de :

- dossier de classification ;
- certificat de navigabilité ;
- éventuellement, certificat de limitations de nuisance ;
- certificat d'immatriculation ;
- rapport d'inspection.

CHAPITRE 3 : PRODUITS AÉRONAUTIQUES ÉTRANGERS

Article D3.2.3-1 Condition de délivrance d'un certificat de type

Un certificat de type pour un type d'aéronef donné est délivré, au besoin, par l'Autorité de l'aviation civile sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

Article D3.2.3-2 Processus d'acceptation d'un certificat de navigabilité de type et de délivrance d'un certificat de navigabilité individuel

1. Un certificat de navigabilité individuel est délivré à des aéronefs construits à l'étranger suite à l'acceptation ou à la validation du certificat de type délivré par l'Autorité de navigabilité de l'État de construction.

2. Cette acceptation est basée sur l'accord technique en vigueur entre Madagascar et l'État de construction.

3. Les vérifications nécessaires pour contrôler la conformité de l'aéronef à la définition de type sont assurées par l'Autorité de l'aviation civile qui procède à l'établissement du certificat de navigabilité individuel.

4. En cas d'inexistence d'accord technique entre Madagascar et l'État de construction, la validation du certificat de type est subordonnée à la fourniture par le propriétaire ou le constructeur :

a) des règlements complets de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du certificat de navigabilité de type ;

b) du certificat de navigabilité de type associé à la fiche de navigabilité correspondante ;

c) de la liste complète des dérogations éventuelles autorisées par les autorités de l'État de construction à ces règlements pour l'aéronef concerné ;

d) de tous les documents techniques, d'utilisation et de maintenance (manuel de vol, documentations nécessaires à la maintenance, etc.) ; et

e) de tous plans, rapports d'essais, dossiers de calculs jugés utiles ou demandés par l'Autorité de l'aviation civile.

5. Si l'Autorité de l'aviation civile le juge nécessaire, elle peut procéder à des vérifications par des essais en vol ou au sol de toutes les données jugées utiles. Les frais entraînés par ces vérifications sont à la charge du demandeur.

TITRE 3 : IMMATRICULATION, IDENTIFICATION ET HYPOTHEQUES DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER : IMMATRICULATION - IDENTIFICATION DES AÉRONEFS

Article D3.3.1-1 Généralités

1. Un aéronef ne peut voler à Madagascar que s'il est inscrit sur le registre national d'immatriculation des aéronefs civils ou immatriculé dans un État étranger qui a conclu un accord avec Madagascar.

2. Le certificat d'immatriculation est délivré par l'Autorité de l'aviation civile. Il contiendra une traduction en anglais.

3. Sauf autorisation particulière de l'Autorité de l'aviation civile, tout aéronef civil étranger, exploité ou basé plus de six mois à Madagascar, doit être inscrit sur le registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils. Ce délai court à partir de la première entrée de l'aéronef sur le territoire.

4. Nonobstant le paragraphe 3 précédent, l'Autorité de l'aviation civile peut refuser l'immatriculation d'un aéronef s'il existe des objections législatives ou réglementaires d'un autre État ou s'il ne lui est pas possible d'assurer correctement la supervision de la sécurité de l'aéronef.

5. Les aéronefs pour lesquels, la communication des renseignements pertinents pour la délivrance et le maintien de la navigabilité n'est pas garantie, pourront ne pas être immatriculés à Madagascar.

6. Un aéronef n'est pas autorisé à circuler sans avoir à bord un document justifiant son inscription sur un registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils.

7. Les conditions et modalités de délivrance de l'autorisation particulière prévue au paragraphe 3 sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

8. Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux ballons pilotes météorologiques utilisés exclusivement à des fins météorologiques, ni aux ballons libres non habités sans charge utile.

Article D3.3.1-2 Droit à la propriété d'aéronefs

1. Peuvent être propriétaires d'aéronefs immatriculés à Madagascar :

a) l'État malagasy ; ou

b) une ou plusieurs personne(s) physique(s) ou morale(s) de droit malagasy.

2. Pour toute personne physique ou morale de droit étranger, une autorisation particulière de l'Autorité de l'aviation civile est nécessaire pour l'inscription de son aéronef sur le registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils.

3. Dans le cas d'une personne physique, celle-ci est âgée d'au moins 18 ans.

4. Les conditions et modalités de délivrance de l'autorisation particulière prévue au paragraphe 2 sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.3.1-3 Conditions d'inscription d'un aéronef

1. Un aéronef ne peut être inscrit sur le registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils malagasy qu'après justification de non inscription sur un autre registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils et l'assurance de sa navigabilité.

Article D3.3.1-4 Inscription d'un aéronef sur le registre

1. L'inscription d'un aéronef sur le registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils est effectuée sur présentation d'une demande établie par le propriétaire ou par une autre personne dûment mandatée à cet effet, dont les modalités sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.3.1-5 Identité de l'aéronef

1. L'inscription au registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils détermine l'identité de l'aéronef. Elle est attestée par la délivrance d'un certificat d'immatriculation.

Article D3.3.1-6 Forme du certificat d'immatriculation

1. La forme du certificat d'immatriculation malagasy est précisée par instruction technique de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.3.1-7 Modification des inscriptions

1. Toute modification aux inscriptions du registre est constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils dans un délai de 01 (un) mois.

Article D3.3.1-8 Cession de propriété

1. L'ancien propriétaire, après survenue de nouvelles circonstances qui font qu'il n'a plus qualité pour être le propriétaire enregistré de l'aéronef, est tenu d'en aviser par écrit l'Autorité de l'aviation civile et de lui renvoyer le certificat d'immatriculation de l'aéronef dans un délai de un mois.

Article D3.3.1-9 Mutation de propriété

1. Le nouveau propriétaire doit procéder à la mutation de propriété dans un délai de un mois par le dépôt d'une requête d'inscription sur le registre auprès de l'Autorité de l'aviation civile**,** dont les modalités sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.3.1-10 Disparition d'aéronef – Incapacité définitive de vol

1. En cas de disparition de l'aéronef ou de constat de son incapacité définitive de voler, le propriétaire est tenu d'en faire la déclaration écrite à l'Autorité de l'aviation civile, aux fins de radiation d'inscription.

2. L'appareil est réputé perdu trois mois après la date de réception des dernières nouvelles. Il appartient à l'Autorité de l'aviation civile, le cas échéant, de déclarer la présomption de disparition. L'aéronef est alors radié du registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils.

Article D3.3.1-11 Radiation d'inscription du registre et annulation d'un certificat d'immatriculation

1. La radiation de l'inscription d'un aéronef du registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils peut être effectuée :

a) lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions fixées par l'article D3.5.1-2 ci-dessus ou lorsqu'il cède son aéronef à une personne ne remplissant pas les dites conditions ;

b) en cas de décès du propriétaire enregistré de l'aéronef ;

c) en cas de liquidation, dissolution ou fusion d'un organisme enregistré en tant que propriétaire de l'aéronef ;

d) en cas de réforme de l'aéronef ou détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité ;

e) en cas de disparition de l'aéronef.

2. A partir de la date de radiation d'inscription au registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils, le certificat d'immatriculation cesse d'être valide et est annulé par l'Autorité de l'aviation civile. Le détenteur alors remet le certificat d'immatriculation annulé à l'Autorité de l'aviation civile dans un délai de un mois.

CHAPITRE 2 : HYPOTHÈQUES SUR LES AÉRONEFS

Article D3.3.2-1 Caractère public de l'hypothèque d'un aéronef

1. L'hypothèque d'un aéronef est rendue publique par son inscription au registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils tenu par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.3.2-2 Inscription d'une hypothèque

1. L'inscription d'une hypothèque fait l'objet d'une demande adressée à l'Autorité de l'aviation civile accompagnée d'un exemplaire original du titre constitutif lequel y reste déposé s'il est sous seing privé, reçu en brevet ou une expédition s'il en existe minute.

Article D3.3.2-3 Radiation d'une hypothèque

1. Les inscriptions hypothécaires sont rayées, soit à l'issue du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

2. A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée que sur le dépôt à l'Autorité de l'aviation civile d'un acte de consentement à la radiation, donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits.

3. Dans le cas où l'acte constitutif d'hypothèque est sous seing privé ou si étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au bureau d'immatriculation, et séance tenante, mention y est faite de la radiation totale ou partielle.

Article D3.3.2-4 Demande d'inscription initiale ou modificative ou radiation d'hypothèque

1. La forme et le contenu d'une demande d'inscription initiale ou modificative ou de radiation d'hypothèque sont spécifiés par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.3.2-5 Demande de l'état des inscriptions hypothécaires

1. Toute personne qui, en vertu de l'article L3.4.2-8 de la Loi portant Code malagasy de l'aviation civile veut obtenir l'état des inscriptions hypothécaires ou autres existants sur un aéronef ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune, présente à l'Autorité de l'aviation civile une demande écrite.

CHAPITRE 3 : REGISTRE AERONAUTIQUE NATIONAL DE L'IMMATRICULATION DES AERONEFS CIVILS

Article D3.3.3-1 Registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils

1. L'Autorité de l'aviation civile établit et tient à jour le registre national d'immatriculation des aéronefs civils. Elle est tenue d'avoir :

a) un registre de dépôt, sur lequel il enregistre toutes les pièces remises pour l'opération d'inscription ;

b) un registre destiné à recevoir les immatriculations et les inscriptions de mutation de propriété ainsi que les radiations des inscriptions.

2. Les spécifications relatives au registre sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

3. Le registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme.

Article D3.3.3-2 Les opérations sur le registre

1. Les opérations qui donnent lieu à inscription, transcription ou mention sur le registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils sont les suivantes :

a) immatriculation d'un aéronef ;
b) mutation de propriété d'un aéronef ;
c) constitution d'hypothèque ou autre droit réel sur un aéronef ;
d) location d'un aéronef ;
e) saisie d'un aéronef ;
f) modification aux caractéristiques d'un aéronef ;
g) radiation d'une location, d'une hypothèque ou d'un procès-verbal de saisie;
h) radiation d'un aéronef.

Article D3.3.3-3 Droits d'inscription

1. Les droits résultant des opérations d'inscription citées dans l'article précédent sont à la charge du demandeur et sont fixés par arrêté interministériel.

CHAPITRE 4 : IDENTIFICATION DES AÉRONEFS

Article D3.3.4-1 Généralités

1. Il est interdit d'utiliser un aéronef à Madagascar à moins qu'il ne porte sa marque d'identification apposée visiblement conformément :

a) à la réglementation dans le cas d'un aéronef malagasy, ou

b) à la réglementation de l'État d'immatriculation dans le cas d'un aéronef immatriculé dans un État étranger.

Article D3.3.4-2 Marque d'identification d'un aéronef civil malagasy

1. La marque d'identification d'un aéronef civil malagasy, autre qu'un ULM, est l'ensemble de la marque de nationalité et de la marque d'immatriculation.

2. La marque de nationalité des aéronefs immatriculés sur le registre aéronautique national de l'immatriculation des aéronefs civils est 5R, le chiffre 5 en caractère arabe sans ornementation et la lettre R en caractère romain majuscule.

3. La marque de nationalité et la marque d'immatriculation sont séparées par un tiret.

4. La marque d'immatriculation suit la marque de nationalité ; elle comprend un groupe de trois lettres en caractères romains majuscules.

5. L'assignation de la marque d'immatriculation est du ressort de l'Autorité de l'aviation civile.

6. Les modalités concernant les marques d'identification et leurs appositions sur les aéronefs sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.3.4-3 Plaques d'identification

1. Tout aéronef civil malagasy immatriculé à Madagascar porte deux plaques d'identification, celle du constructeur et celle portant la marque d'identification de l'aéronef.

2. Les spécifications des plaques d'identification et leurs appositions sur les aéronefs sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.3.4-4 Marque d'identification d'un aéronef étranger

1. Un aéronef immatriculé dans un État étranger porte des marques conformes à la réglementation de l'État d'immatriculation.

TITRE 4 : NAVIGABILITE DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER : CERTIFICAT DE NAVIGABILITE – PERMIS DE VOL

Article D3.4.1-1 Normes applicables à la navigabilité des aéronefs

1. Sans préjudice des dispositions réglementaires, notamment sur les autres conditions complémentaires, techniques, économiques ou sociales, les normes des Annexes à la Convention de Chicago sont adoptées comme normes techniques minimales applicables à la navigabilité des aéronefs.

Article D3.4.1-2 Exigibilité du certificat de navigabilité ou d'un permis de vol

1. Tout aéronef enregistré sur le registre aéronautique national des aéronefs civils ne peut voler que s'il a à bord :

- soit un certificat de navigabilité s'il s'agit d'un avion, d'un hélicoptère ou d'un aéronef en kit;

- soit une carte d'identification lorsqu'il s'agit d'un ultraléger motorisé ;

- soit un permis de vol en état de validité, délivré par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Un aéronef de nationalité étrangère n'est autorisé à circuler à Madagascar que s'il est pourvu d'un certificat de navigabilité valide ou d'un permis de vol délivré par son État d'immatriculation et reconnu valide par les autorités malagasy.

Article D3.4.1-3 Certificats de navigabilité

1. On distingue deux catégories de certificats de navigabilité :

- les certificats de navigabilité de type, et

- les certificats de navigabilité individuels comprenant :

  - le certificat de navigabilité normal ;
  - le certificat de navigabilité spécial ;
  - le certificat de navigabilité pour exportation.

Article D3.4.1-4 Modèles de certificats de navigabilité

1. Les modèles des différents certificats de navigabilité individuels sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.4.1-5 Autorité de délivrance

1. Le certificat de navigabilité est délivré par l'Autorité de l'aviation civile. Il contiendra une traduction en anglais.

Article D3.4.1-6 Documents associés au certificat de navigabilité normal

1. Un certificat de navigabilité normal n'est valide que s'il est associé à une documentation établie ou approuvée par l'Autorité de l'aviation civile précisant :

a) les caractéristiques principales de l'aéronef ;

b) les caractéristiques et les limites de fonctionnement et d'emploi avec les tolérances correspondantes éventuelles ;

c) tout autre renseignement fixé par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

2. La composition de cette documentation, fixée par instruction de l'Autorité de l'aviation civile, doit comprendre au moins :

a) une fiche de pesée valide ;

b) un manuel de vol approuvé par l'Autorité de l'aviation civile ;

c) un document précisant les équipements de pilotage, de radiocommunication et de radionavigation qui ne seraient pas déjà mentionnés dans les documents précédents.

Article D3.4.1-7 Masse et centrage des aéronefs

1. Un devis de masse et de centrage doit être présenté aux fins de d'examen par l'Autorité de l'aviation civile pour la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de navigabilité.

2. Un devis de masse et de centrage doit comprendre une copie de dossier de détermination de la masse, le plan de répartition de la masse, la plage de centrage ainsi qu'une liste de l'équipement de base.

3. La forme du devis de masse et de centrage ainsi que la détermination périodique sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.1-8 Certificat de navigabilité pour exportation

1. L'Autorité de l'aviation civile délivre un certificat de navigabilité pour exportation à un aéronef dont une demande est présentée s'il est conforme à la définition de type indiquée dans son certificat de navigabilité de type et aux exigences des données d'entretien applicables pour la délivrance d'un certificat de navigabilité normal.

2. Lorsque l'aéronef ne satisfait pas entièrement aux exigences du paragraphe 1, l'Autorité de l'aviation civile peut délivrer un certificat de navigabilité pour exportation sous réserve d'acceptation préalable de l'État vers lequel l'aéronef est exporté, des exigences non satisfaites dont la liste est établie sur le certificat.

3. Un certificat de navigabilité pour exportation ne permet pas la circulation aérienne.

Article D3.4.1-9 Permis de vol

1. Un permis de vol est délivré par l'Autorité de l'aviation civile à un aéronef qui a précédemment reçu un certificat de navigabilité dans les cas suivants :

a) un vol de contrôle est nécessaire en vue du renouvellement de la validité du certificat de navigabilité ;

b) un vol de convoyage est nécessaire afin de permettre à un aéronef endommagé de se rendre à une base où les réparations peuvent être effectués pour sa remise en état ; ou

c) dans toutes autres conditions qui ne permettent pas la délivrance d'un certificat de navigabilité normal.

2. Préalablement à la délivrance d'un permis de vol, l'aéronef est certifié apte au retour en service par un mécanicien habilité d'un organisme de maintenance agréé suite à une demande présentée par le propriétaire ou son mandataire désigné, ou l'exploitant.
3. Un permis de vol permet la circulation aérienne pour une durée et une destination déterminées et ne permet pas le transport de personnes autres que celles concernées par le vol.

4. Le modèle de permis de vol est défini par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.1-10 Convoyage technique hors du territoire national

1. Tout vol de convoyage technique hors du territoire national fait l'objet d'un permis de vol.

2. Le permis de vol est établi suite à une demande du postulant qui mentionne :

- le motif du vol ;
- les dates de départ et d'arrivée ;
- les aérodromes de départ et de destination ;
- les itinéraires ;
- les noms – prénoms – qualifications des participants au vol.

3. Le modèle du permis de vol pour convoyage technique hors du territoire est défini par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.1-11 Conditions de délivrance, de suspension, de retrait et de validation d'un certificat de navigabilité, d'une carte d'identification ou d'un permis de vol

1. Les dispositions relatives à la délivrance, au retrait, à la suspension et à la validation d'un certificat de navigabilité, d'une carte d'identification ou d'un permis de vol sont fixées par instruction technique de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.1-12 Frais

1. Les frais résultant des prestations citées dans l'article précédent sont à la charge du postulant dans les conditions fixées par arrêté interministériel.

CHAPITRE 2 : EQUIPEMENTS AUTRES QUE CEUX DEFINIS DANS LE CERTIFICAT DE TYPE

Article D3.4.2-1 Définition

1. Les équipements autres que ceux définis dans le certificat de type sont définis comme étant les équipements à embarquer sur l'aéronef. Ils sont constitués d'équipements de télécommunication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage.

Article D3.4.2-2 Exigence d'emport

1. Il est exigé que chaque type d'aéronef, selon son mode d'exploitation, soit conforme aux spécifications de l'annexe 6 de l'OACI pour tous les équipements autres que ceux définis dans le certificat de type.

Article D3.4.2-3 Dispositions générales

1. Les dispositions générales relatives à l'application de cette exigence sont définies par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 3 : MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS EN TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

Article D3.4.3-1 Responsabilités de l'Etat d'immatriculation

1. Dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, un arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile détermine le système permettant de transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, les anomalies de fonctionnement, les défectuosités et autres cas qui peuvent avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef.

2. L'Autorité de l'aviation civile doit déterminer par instruction le type de renseignements d'ordre opérationnel que les exploitants, les organismes responsables de la conception de type et les organismes de maintenance doivent communiquer à ses autorités de navigabilité. Les procédures de communication de ces renseignements doivent y être établies.

Article D3.4.3-2 Responsabilités de l'exploitant

1. L'exploitant est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef qu'il exploite.

2. L'exploitant n'exploite un aéronef à moins qu'il ne soit entretenu et remis en service par un organisme d'entretien agrée par l'Autorité de l'aviation civile.

3. Lorsque la maintenance est sous-traitée, un contrat écrit, précisant clairement la nature de tous les travaux sous-traités ainsi que les responsabilités respectives des deux parties, doit être passé entre l'exploitant et l'organisme d'entretien. Le contrat dûment signé par les parties contractantes doit être déposé et accepté par l'Autorité de l'aviation civile.

4. L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et doit fournir les renseignements prescrits par l'Autorité de l'aviation civile.

5. L'exploitant d'un avion mentionné au paragraphe 4 doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type.

Article D3.4.3-3 Obligation de l'exploitant relative aux spécifications de maintenance

1. L'exploitant décrit dans un document intitulé manuel de contrôle de la maintenance les dispositions en matière de gestion du maintien de la navigabilité et de l'entretien des aéronefs qu'il exploite.

Article D3.4.3-4 Manuel de contrôle de la maintenance

1. Le manuel de contrôle de la maintenance est approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les dispositions relatives à la présentation et la teneur du manuel de contrôle de la maintenance sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.3-5 Programme de maintenance

1. L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel chargé de la maintenance et de l'exploitation, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'Autorité de l'aviation civile. La conception du programme de maintenance doit respecter les principes des facteurs humains.

2. Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.

3. Les dispositions relatives à la présentation et la teneur du programme de maintenance sont fixées par instruction technique de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.3-6 Renseignements obligatoires relatifs à la navigabilité

1. L'Autorité de l'aviation civile adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'elle reçoit de l'Etat de conception de l'aéronef.

2. Au cas où les renseignements obligatoires reçus ne sont pas applicables totalement ou partiellement, l'Autorité de l'aviation civile les évalue, décide des mesures appropriées et les précise par instruction.

3. L'exploitant doit obtenir et mettre à jour les renseignements obligatoires relatifs à la navigabilité de l'aéronef directement auprès de l'Etat de conception et doit en informer l'Autorité de l'aviation civile. Pour toute immatriculation d'un nouveau type d'aéronef, l'exploitant doit également fournir une copie des renseignements obligatoires à l'Autorité de l'aviation civile.

4. La non application par l'exploitant des mesures déclarées obligatoires par l'Autorité de l'aviation civile signifie que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité. Le cas échéant, l'exploitant doit consigner soigneusement par écrit les mesures qu'il a prises.

5. Les dispositions générales complémentaires relatives à l'application des exigences du présent article peuvent être définies par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 4 : MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE EN AVIATION GENERALE

Article D3.4.4-1 Responsabilité

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef est responsable de l'entretien requis pour le maintien de l'aéronef en état de navigabilité, incluant la conformité avec les renseignements obligatoires relatifs à la navigabilité ou les consignes de navigabilité applicables.

Article D3.4.4-2 Modalités d'application

1. Les modalités d'application relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs en aviation générale sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 5 : MAINTENANCE DES AERONEFS

Article D3.4.5-1 Condition exigée pour la maintenance de aéronefs

1. Tout aéronef immatriculé à Madagascar est entretenu par un organisme de maintenance agréé par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.5-2 Condition exigée à un organisme de maintenance étranger

1. Un organisme de maintenance étranger, exécutant des travaux d'entretien majeurs (types Grandes visites ou équivalents) sur des aéronefs immatriculés à Madagascar, doit être agréé ou accepté par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.5-3 Exigences relatives à l'exercice d'activités de maintenance

1. Toute réparation ou modification doit faire l'objet d'un dossier de réparation ou de modification muni de justificatifs à transmettre à l'Autorité de l'aviation civile pour étude en vue identification et approbation avant son exécution.

Article D3.4.5-4 Fiche de maintenance

1. La fiche de maintenance ou déclaration d'entretien est définie comme étant une attestation spécifiant le type d'intervention dont l'aéronef a fait l'objet.

2. L'organisme de maintenance agréé doit délivrer à chaque fin d'intervention une fiche de maintenance ou déclaration de maintenance.

3. Le modèle de la fiche de maintenance ou déclaration de maintenance est fixé par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 6 : ORGANISMES DE MAINTENANCE DES AERONEFS

Article D3.4.6-1 Domaine d'application

1. Un organisme de maintenance des aéronefs est agréé par l'Autorité de l'aviation civile pour effectuer la maintenance d'un aéronef.

2. Un organisme de maintenance basé sur le territoire de Madagascar peut obtenir un agrément pour tous les sites annexes situés sur ce territoire s'il remplit les conditions d'agrément fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.4.6-2 Agrément d'un organisme de maintenance des aéronefs

1. Le postulant à l'agrément d'un organisme de maintenance d'aéronef adresse sa demande suivant les modalités prescrites par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

2. Un postulant qui satisfait aux exigences du présent Chapitre et de ses textes d'application, et qui s'est acquitté de tous les droits prescrits par l'Autorité de l'aviation civile obtient un agrément d'organisme de maintenance.

3. L'agrément est signifié par la délivrance d'un certificat d'agrément à l'organisme de maintenance par l'Autorité de l'aviation civile.

4. Le certificat d'agrément précise les domaines couverts par l'agrément.

5. Les conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes de maintenance des aéronefs sont précisées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.4.6-3 Manuel des spécifications de l'organisme de maintenance

1. L'organisme de maintenance dispose d'un manuel des spécifications de l'organisme de maintenance**,** préalablement approuvé par l'Autorité de l'aviation civile**,** dont la composition et la teneur sont fixées par instruction de l'Autorité du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.4.6-4 Système d'assurance qualité

1. L'organisme de maintenance établi, soit un système indépendant d'assurance de la qualité lui permettant de vérifier la conformité avec les procédures et le bien-fondé de celles-ci, soit un système d'inspection lui permettant de s'assurer que tous les travaux de maintenance ont été effectués convenablement.

2. L'organisme de maintenance, en cas de sous-traitance, doit établir des procédures d'audit et de contrôle de l'organisme sous-traitant afin de garantir que les travaux sous-traités sont exécutés conformément aux normes et procédures de maintenance.

Article D3.4.6-5 Gestion de la sécurité

1.L'organisme de maintenance doit mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité accepté ou approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.

2.Un système de gestion de la sécurité doit définir clairement les lignes de responsabilités en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisme de maintenance, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs.

3. Un manuel de gestion de la sécurité doit être déposé à l'Autorité de l'aviation civile pour acceptation, dont la composition et la teneur sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D3.4.6-6 Les exigences préalables en matière de ressources pour l'exercice de la maintenance d'un aéronef ou un élément d'aéronef

1. L'organisme de maintenance agréé ne peut entretenir un aéronef ou un élément d'aéronef pour lequel l'agrément a été délivré que lorsque toutes les installations, tous les instruments, outillages, matériels, toutes les données approuvées et tous les personnels habilités à prononcer l'approbation pour remise en service sont disponibles.

Article D3.4.6-7 Maintien de la validité de l'agrément

1. Sauf si l'agrément a fait préalablement l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une suspension, d'un retrait ou s'il a expiré par dépassement de la date limite de validité pouvant être spécifiée sur le certificat d'agrément, le maintien de la validité de l'agrément dépend de ce que :

a) l'organisme de maintenance agréé reste en conformité avec les dispositions du présent Chapitre et de ses textes d'application ;

b) l'Autorité de l'aviation civile puisse avoir accès à l'organisme de maintenance pour déterminer s'il est toujours conforme aux dispositions du présent Chapitre et de ses textes d'application ;

c) tous les droits prescrits par l'Autorité de l'aviation civile sont acquittés. Le défaut de paiement de tous droits prescrits permet à l'Autorité de l'aviation civile de suspendre l'agrément, mais ne l'invalide pas automatiquement.

Article D3.4.6-8 Approbation pour remise en service d'un aéronef

1. Aucun organisme ne peut délivrer l'approbation pour remise en service d'un aéronef ou élément d'aéronef sauf s'il est agréé conformément aux dispositions du présent Chapitre et de ses textes d'application.

Article D3.4.6-9 Modalités d'application

1. Les modalités d'application du présent Chapitre sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

TITRE 5 : ÉMISSIONS DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER : BRUIT DES AÉRONEFS

Article D3.5.1-1 Limitation de bruit des aéronefs

1. La certification acoustique est accordée ou validée par l'Autorité de l'aviation civile sur la base de la production de preuves satisfaisantes que l'aéronef répond à des spécifications au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'Annexe 16 de l'OACI.

2. Les pièces justificatives de la certification acoustique seront approuvées par l'Autorité de l'aviation civile qui exige qu'elles soient transportées à bord de l'aéronef.

Article D3.5.1-2 Dispositions générales et champ d'application

1. Les dispositions générales relatives à la délivrance d'un certificat individuel de limitations de nuisance pour les aéronefs concernés sont définies par instruction de l'Autorité de l'aviation civile. Il en est de même pour son champ d'application.

2. La présence à bord de l'aéronef concerné du certificat de limitation de nuisance (CLN) est obligatoire durant l'exploitation de celui-ci.

CHAPITRE 2 : PRÉVENTION DES DÉCHARGES INTENTIONNELLES DE CARBURANT

Article D3.5.2-1 Certification relative aux décharges de carburant

1. L'Autorité de l'aviation civile reconnaît la validité d'une certification relative aux décharges de carburant accordée par l'Etat de certification à condition que les spécifications selon lesquelles cette certification ne soient pas moins strictes que les dispositions de l'Annexe 16 de l'OACI.

TITRE 6 : ULTRALÉGERS MOTORISÉS (ULM)

CHAPITRE PREMIER : GENERALITES

Article D3.6.1-1 Domaine d'application

1. Le présent Titre définit les aéronefs ultralégers motorisés et en fixe les conditions générales de leurs indentification et utilisation.

Article D3.6.1-2 Catégories d'ULM.

1. Sont qualifiés d'ultralégers motorisés ou ULM, les aéronefs mono ou biplaces faiblement motorisés dits para moteur, pendulaire, multiaxe, autogire et aérostat ultraléger dont les caractéristiques techniques sont spécifiées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.6.1-3 Carte d'identification

1. La carte d'identification est un document de bord délivré par l'Autorité de l'aviation civile à tous les aéronefs qualifiés ultralégers motorisé attestant l'inscription de l'ULM sur le registre d'identification.

2. La présentation et le contenu de la carte d'identification sont précisés par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

3. Un ULM n'est autorisé à circuler que s'il est inscrit sur le registre d'identification.

4. Les modalités de délivrance de la carte d'identification sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.6.1-4 Identification d'un ULM

1. L'identification d'un ULM se compose de trois lettres : la première désigne la zone d'attache, suivie d'un tiret et de deux autres lettres qui sont attribuées au fil des identifications.

1. Les identifications utilisées sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.6.1-5 Utilisation d'un ULM

1. L'utilisation d'un ULM est définie par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.6.1-6 Pilotage

1. Le pilotage d'un ULM nécessite une licence de pilote d'ULM dont les modalités de délivrance sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D3.6.1-7 Responsabilités

1. L'aptitude au vol d'un ULM est de la seule responsabilité du propriétaire.

2. Le pilote aux commandes de l'ULM est responsable de la sécurité du vol.

3. Le propriétaire d'un ULM souscrit une police d'assurance couvrant les responsabilités civiles en cas d'accidents, notamment à l'égard des occupants et des tiers.

4. Le propriétaire d'un ULM est responsable de l'entretien de son aéronef.

Article D3.6.1-8 Modalités d'application

1. Les modalités d'application du présent Titre sont fixées par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE 7 : DISPOSITIONS FINALES

Article D3.7.1-1 Transition

1. Les règlements relatifs à la navigabilité des aéronefs en usage auprès des exploitants au moment de l'entrée en vigueur du présent décret restent applicables jusqu'à leur remplacement par les textes d'application du présent décret.

Article D3.7.1-2 Abrogation des dispositions antérieures au présent décret

1. Toutes les dispositions antérieures à celles du présent et relatives au même objet sont et demeurent abrogées.

Article D3.7.1-3 Application et publication

1. Le Ministre des Transports est chargé de l'application du présent décret qui entre immédiatement en vigueur dans les conditions de l'article 6 de l'Ordonnance n° 62-041 du 19 septembre 1962, indépendamment de sa publication au Journal officiel de la République.

Antananarivo, le 15 Février 2008

Charles RABEMANANJARA

PAR LE PREMIER MINISTRE,
CHEF DU GOUVERNEMENT

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

LAPORTE Ravelonarivo Julien